31995R3051

A TANÁCS 3051/95/EK RENDELETE

(1995. december 8.)

a roll-on/roll-off személyhajók (Ro-Ro komphajók) biztonságos üzemeltetéséről

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 84. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára [1],

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [2],

a Szerződés 189c. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően, a következőkre figyelemmel [3],

mivel a Közösséget súlyosan érintik az emberáldozatokkal járó hajóbalesetek;

mivel a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzatot (a továbbiakban „ISM-szabályzat") a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) 1993. november 4-én az A.741(18) számú közgyűlési határozattal a tagállamok jelenlétében elfogadta, és annak az „Életbiztonság a tengeren" tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezménybe történő beépítése következtében az ISM-szabályzatot 1998. július 1-jétől kezdődően a Ro-Ro személyhajókra is alkalmazni kell;

mivel a fentiekben egy, a tengeri biztonság javítását célzó intézkedések sorába tartozó intézkedésről van szó; mivel az ISM-szabályzat alkalmazása még nem kötelező, de ajánlott;

mivel az ISM-szabályzat szigorú és kötelező alkalmazása hatékonyan javíthatja az emberi élet biztonságát a tengeren;

mivel a Közösség legsürgősebben kezelendő problémája a Ro-Ro személyhajók biztonságos üzemeltetésével kapcsolatos; mivel az ISM-szabályzat egységes és következetes bevezetése az összes tagállamban egy további lépést jelenthet a Ro-Ro személyhajók biztonságos üzemeltetésének elérése érdekében;

mivel a Tanács a Ro-Ro személyhajók biztonságáról szóló, 1994. december 22-i határozatában [4] felkérte a Bizottságot, hogy terjesszen elő egy javaslatot az ISM-szabályzat előzetes kötelező érvényű alkalmazására az összes menetrendszerű, európai kikötőkbe tartó vagy azokból induló Ro-Ro személyhajóra, a nemzetközi jognak megfelelően;

mivel az ISM-szabályzat szigorú és kötelező alkalmazása szükséges a biztonságos üzemeltetési rendszerek tengerjáró Ro-Ro személyhajókat üzemeltető társaságok általi létrehozásának és megfelelő fenntartásának biztosításához mind a hajók, mind a társaságok szintjén;

mivel az ISM-szabályzat rendelkezéseinek előzetes kötelező érvényű végrehajtásához és a rendelkezések alkalmazásának hatékony ellenőrzéséhez a Közösségi szintű intézkedés a legjobb módszer, elkerülve ugyanakkor a Közösség kikötői és a Ro-Ro komphajók közötti verseny torzulását; mivel csak a közvetlenül alkalmazandó rendelet biztosíthat egy ilyen végrehajtást; és az előzetes alkalmazás megköveteli, hogy a szabályzat 1996. július 1-jétől kezdődően legyen hatályos;

mivel az ISM-szabályzat előzetes kötelező érvényű bevezetése az összes Ro-Ro komphajóra, függetlenül azok lobogójától, az IMO A.741(18) számú határozata 2. pontjában foglalt kérelmet is figyelembe veszi, amely határozottan sürgeti a kormányokat a szabályzat lehető leggyorsabb bevezetésére, többek között prioritás adásával a személyhajók számára;

mivel a hajók biztonsága elsődlegesen a lobogó szerinti államok felelőssége; mivel a tagállamok biztosíthatják a megfelelő üzemeltetési biztonsági szabályok betartását a saját lobogójuk alatt hajózó komphajók, valamint az azokat üzemeltető társaságok részéről; mivel a tagállamok számára a saját kikötőjükből indulóan menetrendszerű járatként üzemeltetett vagy üzemeltetni kívánt összes Ro-Ro komphajó biztonságának garantálása érdekében, függetlenül azok lobogójától, csak az a módszer lehet célravezető, ha a tagállamok az ilyen üzemeltetés feltételeként megkövetelik a biztonsági szabályok tényleges betartását;

mivel a Ro-Ro komphajókat kizárólag az ugyanazon tagállam kikötői között, védett vizeken üzemeltető társaságok sokkal korlátozottabb mértékű kockázatot jelentenek és részarányosan

---

([1]) HL C 298., 1995.11.11., 23. o. és az 1995. június 15-én benyújtott módosított javaslat (HL C 288., 1995.11.11., 31. o.).

([2]) HL C 236., 1995.9.11., 42. o.

([3]) Az Európai Parlament 1995. június 14-i véleménye (HL C 166., 1995.7.3., 55. o.), Tanács 1995. szeptember 28-i közös álláspontja (HL C 297., 1995.11.10., 1. o.) és az Európai Parlament 1995. november 29-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

([4]) HL C 379., 1994.12.31., 8. o.

nagyobb adminisztratív munkaterhet kell viselniük, mint a többi társaságnak, és ezért átmeneti eltérésben kellene részesülniük;

mivel meg kell határozni azokat a körülményeket, amelyek esetén az ISM-szabályzat rendelkezéseit alkalmazni kell, és meg kell határozni a megfelelési bizonyítvány és a biztonságos üzemeltetési bizonyítvány kibocsátásának és ellenőrzésének a feltételeit;

mivel a tagállamok szükségesnek tarthatják, hogy az e rendeletből eredő kötelezettségeik teljesítése céljából hatásköreiket szakmai szervezetekre ruházzák vagy azok tevékenységére támaszkodjanak; mivel az egységes és megfelelő ellenőrzési szint biztosítása megköveteli, hogy az ilyen szervezetek megfeleljenek a hajóellenőrzési és -vizsgálati szervezetek, valamint a tengerhajózási igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelv ([1]) rendelkezéseinek;

mivel egy tagállamnak rendelkeznie kell azzal a lehetőséggel, hogy egyes, a kikötőiből induló Ro-Ro komphajók üzemelését felfüggessze, ha úgy ítéli meg, hogy az életbiztonságra, a vagyonbiztonságra vagy a környezet biztonságára nézve komoly kockázatot jelentenek, egy szabályozási bizottság keretében meghozandó határozatra is figyelemmel, amelynek a tagállamoknak meg kell felelniük;

mivel e rendeletnek a nemzetközi fejlemények figyelembevételével történő módosításához egy egyszerűsített eljárást kell kialakítani egy szabályozási jellegű bizottság bevonásával;

mivel e biztonsági szabályok gyors bevezetése bizonyos műszaki és adminisztratív problémákat okoz Görögország számára azon görögországi székhelyű társaságok rendkívül nagy száma miatt, amelyek görög lobogó alatt, kizárólag görög kikötők között közlekedő komphajókat üzemeltetnek; mivel e helyzet kezelése céljából átmeneti eltérést kell alkalmazni, figyelembe véve továbbá, hogy a görög kikötők között közlekedő menetrendszerű személy- és komphajókra 2004. január 1-jéig nem vonatkozik a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri szállításra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet ([2]) által biztosított szolgáltatásnyújtási szabadság,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

E rendelet célja a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló menetrendszerű Ro-Ro személyhajók biztonsági kezelésének, biztonságos üzemeltetésének és a szennyezés megelőzésének a fokozása oly módon, hogy a Ro-Ro komphajókat üzemeltető társaságokkal betartatják az ISM-szabályzat rendelkezéseit a következő eszközökkel:

– a hajók fedélzetén és a szárazföldön biztonsági kezelési rendszerek társaságok általi létesítése és karbantartása, és

– e rendszereknek a hajók lobogója, valamint a kikötő szerinti állam közigazgatása által végzett ellenőrzése.

2. cikk

E rendelet alkalmazásában és az ISM-szabályzat alkalmazása céljából:

a) „Ro-Ro komphajó”: olyan tengerjáró személyszállító hajó, amely rendelkezik megfelelő felszerelésekkel közúti vagy vasúti járművek keréken guruló be- és kiszállásához a hajóba, illetve a hajóból, és 12 főnél több utast szállít;

b) „menetrendszerű járat”: ugyanazon két vagy több pont közötti forgalmat lebonyolító Ro-Ro komphajó átkelésének a sorozata:

   1. nyilvános menetrend szerint; vagy

   2. olyan rendszeres, illetve gyakori átkelésekkel, amelyek felismerhetően sorozatot alkotnak;

c) „társaság”: a Ro-Ro komphajó tulajdonosa vagy bármely egyéb szervezet vagy személy, például igazgató, vagy személyzet nélküli hajóbérlet esetén az a személy, akire a hajótulajdonos átruházta a Ro-Ro komphajó üzemeltetésének felelősségét;

d) „elismert szervezet”: a 94/57/EK irányelv rendelkezéseinek megfelelően elismert testület;

e) „ISM-szabályzat”: a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzat (a továbbiakban „ISM-szabályzat”), amelyet a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) 1993. november 4-i A.741(18) számú közgyűlési határozatával fogadott el, és e rendelet mellékletében szerepel;

f) „közigazgatás”: annak az államnak a kormányzata, amelynek a lobogója alatt a Ro-Ro komphajó hajózni jogosult;

g) „megfelelési bizonyítvány”: a társaságok számára az ISM-szabályzat 13.2 pontjának megfelelően kibocsátott okmány;

h) „biztonságos üzemeltetési bizonyítvány”: a Ro-Ro komphajók számára az ISM-szabályzat 13.4 pontjának megfelelően kiadott bizonyítvány;

i) „védett vizek”: azok a területek, ahol a jelentős nagyságú, 1,5 m magasságot meghaladó hullámok keletkezésének éves valószínűsége kisebb, mint 10 %, és amelyen egy Ro-Ro komphajó soha sem kerül 6 tengeri mérföldnél távolabb olyan menedékhelytől, ahol hajótörött személyeket partra lehet tenni.

([1]) HL L 319., 1994.12.12., 20. o.
([2]) HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

3. cikk

Ezt a rendeletet alkalmazni kell minden, a Közösség valamely tagállamának kikötőjéből induló és oda érkező, legalább egy Ro-Ro komphajót menetrend szerint üzemeltető társaságra vonatkozóan, függetlenül a hajók lobogójától.

4. cikk

(1) Az összes társaság köteles eleget tenni az ISM-szabályzat 1.2–13.1 és 13.3 pontja rendelkezéseinek, mintha azok kötelező erejűek lennének, azért hogy hajóik a Közösség egy tagállamának valamely kikötőjéből induló vagy oda érkező, menetrendszerű szolgáltatást végezhessenek.

(2) Az (1) bekezdés rendelkezéseitől eltérve, az ugyanazon tagállamban lévő kikötők között, kizárólag védett vizeken menetrendszerű Ro-Ro komphajót vagy komphajókat üzemeltető társaságok 1997. július 1-jéig eltérhetnek e rendelet rendelkezéseitől.

5. cikk

(1) A tagállamok kötelesek az ISM-szabályzat 13.2, 13.4 és 13.5 pontjának rendelkezéseit betartani, mintha azok kötelező érvényűek lennének, a társaságok és a Ro-Ro komphajók vonatkozásában.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a tagállamok se teljesen, se részben nem ruházhatják át hatásköreiket elismert szervezetekre, és nem támaszkodhatnak azok tevékenységére.

Az ISM-szabályzat 13.2 pontjának alkalmazásában egy tagállam csak olyan társaság számára bocsáthat ki megfelelési bizonyítványt, amely társaság üzleti tevékenységének fő helye a tagállam területén van. E bizonyítvány kibocsátását megelőzően a tagállamoknak konzultálniuk kell azon államok közigazgatásával, amelyek lobogója alatt az érintett társaság Ro-Ro komphajói hajóznak, ha e közigazgatás nem a bizonyítványt kibocsátó tagállamé.

(3) A megfelelési bizonyítvány a kibocsátása napjától számított 5 évig érvényes csak, minden esetben azzal a feltétellel, hogy évente egyszer egy ellenőrzést végeznek annak megerősítése érdekében, hogy a biztonságos üzemeltetési rendszer megfelelően működik, és hogy a legutolsó ellenőrzés óta végrehajtott esetleges módosítások megfelelnek az ISM-szabályzat rendelkezéseinek.

(4) A biztonságos üzemeltetési bizonyítvány a kibocsátása napjától számított 5 évig érvényes csak, minden esetben azzal a feltétellel, hogy 30 hónaponként vagy annál gyakrabban időközi ellenőrzést végeznek annak megerősítése érdekében, hogy a biztonságos üzemeltetési rendszer megfelelően működik, és hogy a legutolsó ellenőrzés óta végrehajtott esetleges módosítások megfelelnek az ISM-szabályzat rendelkezéseinek.

(5) E rendelet, és főként a 6. cikke alkalmazásában mindegyik tagállam köteles elfogadni a bármely másik tagállam közigazgatása vagy az annak nevében eljáró elismert szervezet által kibocsátott megfelelési bizonyítványt és biztonságos üzemeltetési bizonyítványt.

(6) Egy tagállam köteles a harmadik országok közigazgatása vagy az azok nevében eljáró szervezetek által kibocsátott megfelelési bizonyítványokat és biztonságos üzemeltetési bizonyítványokat elismerni, amennyiben meggyőződött arról, hogy azok megfelelnek e rendelet rendelkezéseinek.

A harmadik országok közigazgatása nevében kibocsátott megfelelési bizonyítványokat és biztonságos üzemeltetési bizonyítványokat csak akkor lehet elismerni, ha azokat elismert szervezet bocsátotta ki.

6. cikk

A tagállamoknak meg kell győződniük arról, hogy a kikötőikből induló vagy oda érkező, menetrendszerű Ro-Ro komphajót üzemeltető valamennyi társaság betartja-e e rendelet rendelkezéseit.

7. cikk

Ha egy tagállam úgy ítéli meg, hogy egy társaság, annak ellenére, hogy rendelkezik megfelelési bizonyítvánnyal, nem képes a kikötőiből induló vagy oda érkező, menetrendszerű Ro-Ro komphajót üzemeltetni, mivel az komoly veszélyt jelenthet az élet- vagy vagyonbiztonságra vagy a környezet biztonságára, az ilyen szolgáltatást fel lehet függeszteni addig az időpontig, amíg a veszély kockázata meg nem szűnik.

A fentiekben említett körülmények esetén az alábbi eljárást kell alkalmazni:

a) a tagállam köteles haladéktalanul tájékoztatni a Bizottságot és a többi tagállamot a döntéséről és annak megalapozott indokairól;

b) a Bizottság köteles megvizsgálni, hogy a felfüggesztés indokolt-e a biztonság és a környezet veszélyeztetése szempontjából;

c) döntést kell hozni a 10. cikk (2) bekezdésében előírt eljárás szerint arról, hogy a tagállamnak az üzemeltetés felfüggesztésére vonatkozó döntése indokolt-e az élet- és vagyonbiztonság, valamint a környezet súlyos veszélyeztetése szempontjából, és ha a felfüggesztés indokolatlannak bizonyul, felkérik az érintett tagállamot a felfüggesztés visszavonására.

8. cikk

Az ISM-szabályzat általános rendelkezéseinek figyelembevétele céljából a Bizottság a hatálybalépéstől számított 3 év eltelte után megvizsgálja e rendelet végrehajtását, és javaslatokat tesz az általa megfelelőnek ítélt intézkedésekre.

9. cikk

A nemzetközi szintű fejlemények figyelembevétele érdekében, különösen az IMO keretében:

a) az „ISM-szabályzat” 2. cikkben szereplő meghatározása;

b) a megfelelési bizonyítvány és biztonságos üzemeltetési bizonyítvány érvényességének időtartama és az e bizonyítványokra vonatkozóan az 5. cikk (3) és (4) bekezdésében előírt ellenőrzések gyakorisága;

c) a melléklet;

d) az „elismert szervezet" 2. cikkben szereplő meghatározása; módosítható a 10. cikk (2) bekezdésében előírt eljárás szerint, különösen annak érdekében, hogy a mellékletbe bekerüljenek az ISM-szabályzat végrehajtására vonatkozóan a közigazgatások számára szóló iránymutatások.

10. cikk

(1) A Bizottság számára a 93/75/EGK tanácsi rendelet [1] 12. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság nyújt segítséget.

(2) A Bizottság képviselője tervezetet nyújt be a bizottság számára a meghozandó intézkedésekről. A bizottság az elnök által az ügy sürgősségének megfelelően megállapított határidőn belül véleményezi a tervezetet. A véleményt a Szerződés 148. cikkének (2) bekezdésében az olyan határozatok esetében előírt többségi szavazással kell meghozni, amelyeket a Tanácsnak a Bizottság javaslatára kell elfogadnia. A tagállamok képviselőinek szavazatait a bizottságon belül az említett cikkben meghatározott módon kell súlyozni. Az elnök nem szavazhat.

(3) a) A Bizottság köteles elfogadni a tervezett intézkedéseket, ha azok összhangban vannak a bizottság véleményével.

b) Ha az előterjesztett intézkedések nem felelnek meg a bizottság véleményének, vagy ha a bizottság nem terjesztett elő véleményt, a Bizottság köteles haladéktalanul a Tanács elé terjeszteni a meghozandó intézkedésekre vonatkozó javaslatát. A Tanács minősített többséggel határoz.

c) Ha a Tanács a megkeresése napjától számított 40 napos időszak elteltével még nem hozta meg határozatát, a javasolt intézkedéseket a Bizottság fogadja el.

11. cikk

Ez a rendelet 1996. január 1-jén lép hatályba.

Ezt a rendeletet 1996. július 1-jétől kell alkalmazni.

Az első albekezdéstől való eltéréssel, e rendeletet 1997. december 31-ig nem kell alkalmazni azokra a társaságokra, amelyeket a görög jog szerint hoztak létre, és amelyek üzleti tevékenységének fő helye Görögország, és amelyeket Görögországban jegyeztek be és amelyek görög lobogó alatt üzemeltetnek menetrendszerű Ro-Ro komphajókat kizárólag görög kikötők között.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 1995. december 8-án.

a Tanács részéről

az elnök

J. BORRELL FONTELLES

[1] A Közösség kikötőibe érkező vagy onnan induló, veszélyes vagy szennyező árut szállító hajókra vonatkozó minimumkövetelményekről szóló, 1993. szeptember 13-i 93/75 EGK tanácsi irányelv (HL L 247., 1993.10.5., 19. o.).

MELLÉKLET

A HAJÓK BIZTONSÁGOS ÜZEMELTETÉSÉRŐL ÉS A KÖRNYEZETSZENNYEZÉS MEGELŐZÉSÉRŐL SZÓLÓ NEMZETKÖZI SZABÁLYZAT (NEMZETKÖZI BIZTONSÁGOS ÜZEMELTETÉSI (ISM) SZABÁLYZAT)

A biztonságos üzemeltetésre és a környezetszennyezés megelőzésére vonatkozó előírások

TARTALOMJEGYZÉK

		Oldal
Preambulum		324
1.	Általános rész	324
1.1.	Fogalommeghatározások	324
1.2.	Célkitűzések	324
1.3.	Alkalmazás	325
1.4.	A biztonságos üzemeltetési rendszerrel (SMS) szemben támasztott követelmények	325
2.	Biztonsági és környezetvédelmi politika	325
3.	A társaság felelőssége és hatásköre	325
4.	Kijelölt személy(ek)	326
5.	A hajóparancsnok felelőssége és hatásköre	326
6.	Erőforrások és a személyzet	326
7.	Hajófedélzeti tevékenységek terveinek kidolgozása	327
8.	Felkészülés vészhelyzetekre	327
9.	A szabálytalanságokról, balesetekről, és kockázatos események bekövetkezéséről szóló jelentések és elemzések	327
10.	A hajók és a berendezéseik karbantartása	328
11.	Dokumentálás	328
12.	A társaság által végzett ellenőrzés, felülvizsgálat és kiértékelés	328
13.	Igazolás, vizsgálat és ellenőrzés	329

Preambulum

1. E szabályzat célja a hajók biztonságos kezelése és üzemeltetése, valamint a környezetszennyezés megelőzése érdekében egy nemzetközi szabvány kidolgozása.

2. A Közgyűlés elfogadta az A.443(XI) számú határozatot, amellyel felszólított minden kormányt, hogy hozzák meg a szükséges intézkedéseket a hajóparancsnokoknak a tengeri biztonság és a tengeri környezet védelme terén fennálló kötelezettségeik megfelelő gyakorlásában történő védelme céljából.

3. A Közgyűlés elfogadta továbbá az A.680(17) számú határozatot, amellyel elismerte az igazgatás megfelelő szervezettségének szükségességét annak érdekében, hogy a hajózó személyzet a biztonság és a környezetvédelem magas színvonalát tudja biztosítani és fenntartani.

4. Elismerve, hogy nincs két egyforma hajózási társaság vagy hajótulajdonos, és a hajókat nagyon eltérő körülmények között üzemeltetik, a szabályzat általános elveken és célkitűzéseken alapul.

5. A széles körű alkalmazás érdekében, a szabályzatot általános értelmű szavakkal fogalmazták meg. Egyértelmű, hogy az igazgatás különböző szintjein, mind a szárazföldön, mind a tengeren a leírt tudnivalók különböző szintű ismeretét kell megkövetelni.

6. A kellően biztonságos üzemeltetés sarkalatos pontja a vezetés legmagasabb szintjén meglévő elkötelezettség. A hajók biztonságos üzemeltetése és a környezetszennyezés megelőzése terén a különböző szinteken dolgozó egyes emberek elkötelezettsége, alkalmassága, hozzáállása és motivációja határozza meg a végeredményt.

1. ÁLTALÁNOS RÉSZ

1.1. Fogalommeghatározások

1.1.1. „Nemzetközi biztonságos üzemeltetési (ISM) szabályzat”: a hajók biztonságos üzemeltetésére és a környezetszennyezés megelőzésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmazó nemzetközi biztonságos üzemeltetési szabályzat a Közgyűlés által elfogadott formában és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet általi esetleges módosításokkal.

1.1.2. „Társaság”: a hajó tulajdonosa vagy bármely egyéb szervezet vagy személy, például igazgató, vagy személyzet nélküli hajóbérlet esetén az a személy, akire a hajótulajdonos átruházta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki e felelősséget magára vállalva teljesíti a szabályzat által rárótt feladatokat és kötelezettségeket.

1.1.3. „Közigazgatás”: annak az államnak a kormánya, amelynek lobogója alatt a hajó hajózni jogosult.

1.2. Célkitűzések

1.2.1. A szabályzat célja a biztonság biztosítása a tengeren és a személyi sérüléseknek vagy az emberi élet elvesztésének a megelőzése, illetve a környezet, különösen a tengeri környezet szennyezésének, valamint a vagyoni károknak a megelőzése.

1.2.2. A biztonságos üzemeltetés terén a társaságok célkitűzéseinek különösen a következőknek kell lenniük:

1.2.2.1. a hajó üzemeltetése biztonságos gyakorlatának kidolgozása és a biztonságos munkakörnyezet megteremtése;

1.2.2.2. minden ismert kockázat ellen biztonsági intézkedések kidolgozása; és

1.2.2.3. mind a parti, mind a hajószemélyzet biztonságos üzemeltetési képességeinek folyamatos fejlesztése, beleértve mind a biztonsággal, mind a környezetvédelemmel kapcsolatos vészhelyzetekre történő felkészülést is.

1.2.3. A biztonságos üzemeltetési rendszernek a következőket kell biztosítania:

1.2.3.1. a kötelező szabályok és szabályzatok betartása; és

1.2.3.2. a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet, a közigazgatások, a hajóosztályozó társaságok és a tengerészeti ágazat más szervezetei által ajánlott hatályos szabályzatok, iránymutatások és előírások figyelembevétele.

1.3. **Alkalmazás**

E szabályzat előírásai minden hajóra alkalmazhatóak.

1.4. **A biztonságos üzemeltetési rendszerrel szemben támasztott működési követelmények**

Minden társaságnak ki kell dolgoznia egy biztonságos üzemeltetési rendszert, amelyet alkalmaznia kell és azt fenn kell tartania, és amelynek tartalmaznia kell az alábbi működési elemeket:

1.4.1. biztonsági és környezetvédelmi politika;

1.4.2. a hajók biztonságos üzemelése és a környezetvédelem biztosítására szolgáló utasítások és eljárások, a vonatkozó nemzetközi szabályozásnak, valamint a lobogó szerinti állam jogszabályainak megfelelően;

1.4.3. a szárazföldi és a hajózó személyzet közötti kommunikációt lehetővé tevő hierarchia és kommunikációs eszközök;

1.4.4. a balesetek, valamint az e szabályzat rendelkezései be nem tartásának jelentési eljárásai;

1.4.5. vészhelyzet kezelésére felkészítő és annak bekövetkezésekor követendő eljárások; és

1.4.6. belső ellenőrzési és igazgatási ellenőrzési eljárások.

2. **BIZTONSÁGI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI POLITIKA**

2.1. A társaság köteles kidolgozni egy biztonsági és környezetvédelmi politikát, amely leírja az 1.2. pontban szereplő célkitűzések elérésének módjait.

2.2. A társaságnak biztosítania kell, hogy e politikát a szervezet minden szintjén, mind a hajókon, mind a szárazföldön alkalmazzák.

3. **A TÁRSASÁG FELELŐSSÉGE ÉS HATÁSKÖRE**

3.1. Ha a hajó üzemeltetéséért felelős személy nem a hajó tulajdonosa, a hajótulajdonos köteles a felelős teljes nevét és azonosító adatait bejelenteni a közigazgatásnak.

3.2. A társaság köteles meghatározni és írásban rögzíteni a biztonsággal és a környezetszennyezés megelőzésével kapcsolatos tevékenységek irányításának, végrehajtásának és ellenőrzésének feladatát ellátó személyzet egészének felelősségét, hatáskörét és kölcsönös viszonyát.

3.3. A társaságnak biztosítania kell, hogy megfelelő eszközök és szárazföldi támogatás álljon a kijelölt személy vagy személyek rendelkezésére a feladataik elvégzéséhez.

4. KIJELÖLT SZEMÉLY(EK)

Annak biztosítása érdekében, hogy minden egyes hajó biztonságosan üzemelhessen, valamint a társaság kapcsolatban lehessen a hajószemélyzettel, minden társaságnak, megfelelő módon, ki kell jelölnie egy olyan személyt vagy személyeket a szárazföldön, akik közvetlenül elérhetik a legfelsőbb vezetést. A kijelölt személy vagy személyek felelőssége és hatásköre kiterjed minden egyes hajó üzemeltetésének a biztonság, valamint a környezetszennyezés megelőzése szempontjából történő figyelemmel kísérésére, valamint annak biztosítására, hogy szükség szerint megfelelő eszközök és szárazföldi támogatás álljon rendelkezésre.

5. A HAJÓPARANCSNOK FELELŐSSÉGE ÉS HATÁSKÖRE

5.1. A társaságnak egyértelműen meg kell határoznia és írásban rögzítenie a hajóparancsnok felelősségét az alábbiak vonatkozásában:

5.1.1. a társaság biztonsági és környezetvédelmi politikájának végrehajtása;

5.1.2. a hajószemélyzet ösztönzése e politika alkalmazására;

5.1.3. a megfelelő parancsok és utasítások egyértelmű és egyszerű módon történő közlése;

5.1.4. a meghatározott előírások teljesítésének ellenőrzése;

5.1.5. a biztonságos üzemeltetési rendszer felülvizsgálata és a hiányosságok jelentése a szárazföldi vezetőség számára.

5.2. A társaság köteles gondoskodni arról, hogy a hajók fedélzetén hatályos biztonságos üzemeltetési rendszer kifejezetten a hajóparancsnok hatalmára helyezze a hangsúlyt. A társaságnak a biztonságos üzemeltetési rendszerben elő kell írnia, hogy a hajóparancsnok rendelkezik a legfőbb hatalommal, és ő felelős a biztonságra és a környezetszennyezés megelőzésére vonatkozó döntések meghozataláért, valamint hogy szükség esetén kérheti a társaság segítségét.

6. ERŐFORRÁSOK ÉS A SZEMÉLYZET

6.1. A társaság köteles biztosítani, hogy a hajóparancsnok:

6.1.1. rendelkezzen a megfelelő képesítéssel a parancsnoki teendők ellátásához;

6.1.2. tökéletesen ismerje a társaság biztonságos üzemeltetési rendszerét; és

6.1.3. megkapjon minden, a feladatai biztonságos ellátásához szükséges támogatást.

6.2. A társaság köteles biztosítani, hogy minden egyes hajónak képzett, képesítéssel és a szükséges egészségügyi alkalmassággal rendelkező tengerészekből álló személyzete legyen a vonatkozó nemzeti és nemzetközi előírásoknak megfelelően.

6.3. A társaság köteles megfelelő eljárásokat kidolgozni annak biztosítása céljából, hogy az újfelvételes és a biztonsághoz és a környezetvédelemhez kapcsolódó munkakörbe áthelyezett személyzet részesüljön a feladatai elvégzéséhez szükséges megfelelő képzésben.

A kihajózás előtt adandó lényeges utasításokat meg kell határozni, írásba kell foglalni és azokat át kell adni.

6.4. A társaságnak gondoskodnia kell arról, hogy a társaság biztonságos üzemeltetési rendszerében dolgozó valamennyi személy pontosan értse a vonatkozó szabályokat, szabályzatokat és iránymutatásokat.

6.5. A társaság köteles kidolgozni és folyamatosan alkalmazni azokat az eljárásokat, amelyek meghatározzák a biztonságos üzemeltetési rendszer megvalósításához szükséges képzést, valamint gondoskodni arról, hogy az érintett személyek ilyen képzésben részesüljenek.

6.6. A társaság köteles megfelelő eljárásokat kidolgozni annak érdekében, hogy a hajószemélyzet megkapja a hajó biztonságos üzemeltetési rendszeréről a megfelelő információkat a hajón alkalmazott munkanyelven vagy a hajószemélyzet által értett nyelven.

6.7. A társaság köteles gondoskodni arról, hogy a hajószemélyzet tagjai hatékonyan tudjanak kommunikálni a biztonságos üzemeltetési rendszerrel kapcsolatos feladataik végrehajtása során.

7. HAJÓFEDÉLZETI TEVÉKENYSÉGEK TERVEINEK KIDOLGOZÁSA

A társaság köteles kidolgozni a hajó biztonságával és a környezetszennyezés megelőzésével kapcsolatos kiemelt fontosságú hajófedélzeti tevékenységek tervei és utasításai elkészítéséhez szükséges megfelelő eljárásokat. A különböző elvégzendő feladatokat a képzett személyzet számára kell meghatározni és kiosztani.

8. FELKÉSZÜLÉS VÉSZHELYZETEKRE

8.1. A társaságnak eljárásokat kell kidolgoznia a hajófedélzeten lehetséges vészhelyzetek felismerésére, azonosítására és kezelésére.

8.2. A társaságnak ki kell dolgoznia a vészhelyzetben szükséges intézkedések meghozatalához szükséges felkészítő gyakorlatok programjait.

8.3. A biztonságos üzemeltetési rendszernek elő kell írnia azokat az intézkedéseket, amelyek biztosítják, hogy a társaság szervezete bármikor képes legyen kezelni a hajókat fenyegető veszélyeket, baleseteket és vészhelyzeteket.

9. A SZABÁLYTALANSÁGOKRÓL, BALESETEKRŐL ÉS KOCKÁZATOS ESEMÉNYEK BEKÖVETKEZÉSÉRŐL SZÓLÓ JELENTÉSEK ÉS ELEMZÉSEK

9.1. A biztonságos üzemeltetési rendszernek megfelelő eljárásokat kell tartalmaznia, amelyekkel biztosítható, hogy a szabálytalanságokat, valamint a bekövetkezett baleseteket és kockázatot jelentő helyzeteket a társaságnak jelentik, kivizsgálják és elemzik a biztonság fejlesztése és a környezetszennyezés megelőzése céljából.

9.2. A társaság köteles megfelelő eljárásokat kidolgozni a korrekciós intézkedések végrehajtására.

10. A HAJÓK ÉS BERENDEZÉSEK KARBANTARTÁSA

10.1. A társaság megfelelő eljárásokat köteles kidolgozni annak biztosítására, hogy a hajók karbantartása megfeleljen a vonatkozó szabályoknak és szabályzatoknak, illetve a társaság által megállapított kiegészítő előírásnak.

10.2. Az ezen előírásoknak való megfelelés érdekében a társaság köteles gondoskodni arról, hogy:

10.2.1. megfelelő időközönként vizsgálatot tartsanak;

10.2.2. minden szabálytalanságot, amennyiben ismertek, azok lehetséges okaival együtt jelentsenek;

10.2.3. megtegyék a korrekciós intézkedéseket; és

10.2.4. e tevékenységről nyilvántartást vezessenek.

10.3. A társaság köteles kidolgozni a biztonságos üzemeltetési rendszerben megfelelő eljárásokat olyan berendezések és műszaki rendszerek azonosítására, amelyek hirtelen bekövetkező üzemzavara veszélyes helyzetet idézhet elő. A biztonságos üzemeltetési rendszernek egyedi intézkedéseket kell előírnia az ilyen berendezések vagy rendszerek működési megbízhatóságának javítása érdekében. Ezeknek az intézkedéseknek magukban kell foglalniuk a készenléti előírások, illetve a nem folyamatosan használt berendezések és műszaki rendszerek rendszeres időközönkénti ellenőrzését.

10.4. A 10.2 bekezdésben említett vizsgálatokat, valamint a 10.3 bekezdésben előírt intézkedéseket be kell építeni a hajó üzemeltetési és karbantartási programjába.

11. DOKUMENTÁLÁS

11.1. A társaságnak ki kell dolgoznia és folyamatosan alkalmaznia kell a biztonságos üzemeltetési rendszerrel kapcsolatos összes dokumentum és adat ellenőrzéséhez szükséges eljárásokat.

11.2. A társaságnak gondoskodnia kell az alábbiakról:

11.2.1. az érvényes dokumentumoknak a megfelelő helyeken elérhetőnek kell lenniük;

11.2.2. a dokumentumok változásait az illetékes személyeknek kell figyelemmel kísérniük és jóváhagyniuk; és

11.2.3. az elavulttá vált dokumentumokat haladéktalanul el kell távolítani.

11.3. A biztonságos üzemeltetési rendszer leírásához és megvalósításához használt dokumentumokból „biztonságos üzemeltetési kézikönyv”-et lehet összeállítani. E dokumentumokat olyan formában kell őrizni, ahogy azt a társaság a legmegfelelőbbnek tartja. Minden egyes hajón meg kell lennie a rá vonatkozó teljes dokumentációnak.

12. A TÁRSASÁG ÁLTAL VÉGZETT ELLENŐRZÉS, FELÜLVIZSGÁLAT ÉS KIÉRTÉKELÉS

12.1. A társaság köteles belső vizsgálatokat folytatni annak ellenőrzése céljából, hogy az üzemeltetés biztonságához és a környezetszennyezés megelőzéséhez kapcsolódó tevékenységek megfelelnek-e a biztonságos üzemeltetési rendszer előírásainak.

12.2. A társaság köteles időszakonként értékelni a biztonságos üzemeltetési rendszer hatékonysági szintjét, és amikor szükséges, felülvizsgálni a rendszert a társaság által erre a célra kidolgozott eljárásnak megfelelően.

12.3. Az ellenőrzések lefolytatásának és az esetleges korrekciós intézkedések megtételének a megállapított eljárásoknak megfelelően kell történniük.

12.4. Az ellenőrzéseket lefolytató személyeknek függetlennek kell lenniük az ellenőrzött területek személyzetétől, kivéve az olyan eseteket, amikor ez a társaság mérete és jellege miatt gyakorlatilag nem valósítható meg.

12.5. A ellenőrzések és felülvizsgálatok eredményeit az adott területért felelős összes személy tudomására kell hozni.

12.6. Hiányosságok feltárása esetén az érintett területért felelős vezetőknek haladéktalanul meg kell hozniuk a korrekciós intézkedéseket.

13. **IGAZOLÁS, VIZSGÁLAT ÉS ELLENŐRZÉS**

13.1. A hajót olyan társaság üzemeltetheti, amely rendelkezik az adott hajóra kibocsátott megfelelési bizonyítvánnyal.

13.2. Az azon ország közigazgatása; illetve közigazgatása vagy kormánya által elismert, a közigazgatás nevében eljáró szervezet, amelyben a társaság az üzleti tevékenységét folytatja, a megfelelési bizonyítványt az ISM-szabályzat előírásainak megfelelő valamennyi társaság részére köteles kibocsátani. E bizonyítványt el kell fogadni annak bizonyítékaként, hogy a társaság képes a szabályzat előírásainak megfelelni.

13.3. E bizonyítvány másolatát a hajó fedélzetén kell elhelyezni annak érdekében, hogy a hajóparancsnok kérésre igazolás céljából bemutathassa a közigazgatás vagy a közigazgatás által elismert szervezet számára.

13.4. Egy hajó számára a biztonságos üzemeltetési bizonyítványt a közigazgatásnak vagy a közigazgatás által elismert szervezetnek kell kibocsátania. A közigazgatásnak a bizonyítvány kibocsátásakor ellenőriznie kell, hogy a társaság és a hajó parancsnoksága az elfogadott biztonságos üzemeltetési rendszernek megfelelően tevékenykedik-e.

13.5. A közigazgatás vagy a közigazgatás által elismert szervezet köteles rendszeresen ellenőrizni a hajó elfogadott biztonságos üzemeltetési rendszerének megfelelő működését.